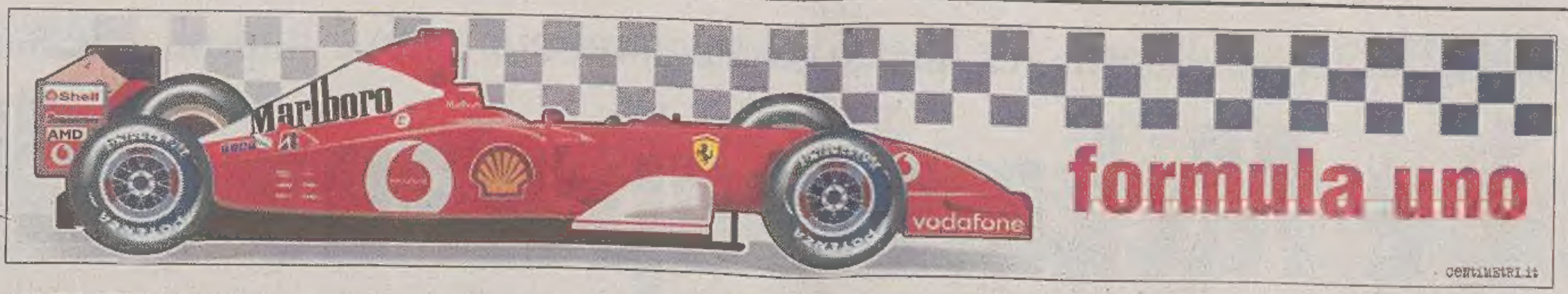
COMPLETAMENTE RINNOVATO
nuova esposizione su 2 livelli
Trieste • Via Baiamonti, 3 • Tel. 040.82.07.66
EDI MOBILI



COMPLETAMENTE RINNOVATO
nuova esposizione su 2 livelli
Trieste • Via Baiamonti, 3 • Tel. 040.82.07.66
EDI MOBILI

GRAN PREMIO D'INGHILTERRA Un nuovo en plein della casa di Maranello allontanerebbe ogni residua speranza degli altri costruttori

«Rossa» verso un nuovo doppio titolo

Ferrari (che vuole chiudere il capitolo 2002) nelle qualifiche con una versione più spinta del V10

SILVERSTONE Sedici punti conquistati due settimane fa al Nürburgring, altrettanti, di fatto, un paio di giorni dopo, quando la sentenza della Fia in merito ai fatti di Zeltweg non ha intaccato il bottino discusso, ma pieno, guadagnato dai piloti ferraristi in Austria. La Rossa arriva così a Silverstone, lanciata dai numeri che ha saputo conquistarsi e pronta a fare un altro balzo verso la coppia di titoli mondiali. Doppio obbiettivo che coronerà l'annata più felice nella storia del Cavallino.

Si ha una sorta di ritrosia a pronunciare quest'ultima affermazione, ma effettivamente anche rovistando lontano nel tempo mai la Ferrari si era imposta con questa autorità su avversari tanto blasonati. Un momento di trionfo globale per Maranello, in pista e fuori, dove l'arrivo della Enzo, la nuova Gt, assicura un rinnovato impulso anche su strada.

Ma restiamo alla corsa. Arriva Silverstone, un'altra terra avversa per la Ferrari che già tredici giorni orsono ha inflitto la più dura delle lezioni agli avversari in campo nemico. Nürburgring, infatti, sebbene sia il circuito di casa per Schumacher, rappresenta soprattutto l'asfalto amico per i motoristi tedeschi e la sonora sconfitta patita da Bmw e Mercedes lascia ben sperare anche in vista di domani, quando il fattore campo sarà tutto per le (tante) scuderie inglesi. Per confermare la netta supremazia in Ferrari hanno lavorato con il solito puntiglio, senza risparmiarsi.

Emblematico il caso dei piloti; fra collaudatori e titolari, tutti e quattro hanno girato nelle prove del Mugello, concentrandosi soprattutto su test di pneumatici, una variabile fino a oggi mostratasi vincente per il Cavallino.

A Scarperia (dov'è intervenuta anche la Bar con Villeneuve e con i collaudatori Lemariè e Davidson) il più veloce è risultato Barrichello, mentre Schumacher ha concluso di tre decimi più lento. Badoer e Burti (quest'ultimo impegnato per la prima volta con la F2002, a Fiorano) hanno completato il programma. Nulla è lasciato al caso, dunque, per interrompere la serie di vittorie della McLaren a Silverstone, prima sia nel 2000 che nel 2001. «E quest'anno a Silverstone la Ferrari farà una bella gara», parola di Schumi...

Tra una sentenza (pilatesca) e tante polemiche (anche gratuite) la F1 sbarca a Silverstone, rinnovato tempio della velocità pura, con una gran voglia di voltare pagina. E di occuparsi di cose serie: a esempio, come si comporterà il «nuovo» Rubens Barrichello? La domanda non è oziosa: gustato l'inebriante sapore del successo, e gratificato dalla simpatia scatenata dai noti fatti di Zeltweg, il brasiliano della Ferrari potrebbe aver voglia di riprovarci. A finire davanti a sua maestà Schumi I. Tuttavia chi nei giorni scorsi ha sventolato questa ipotesi come una muleta davanti al Cavallino più famoso del mondo, non ha tenuto conto di un patto ferreo, accettato a viso aperto anche da Rubens nel momento in cui ha firmato il rinnovo del contratto.

Il leader riconosciuto del team rosso, episodi folcloristici a parte, resta Michael Schumacher: Barrichello avrà via libera, per giocarsi le sue personalissime chance, soltanto quando i due mondiali saranno matematicamente al sicuro. E allora (ci si chiede) perchè due settimane fa, al Nürburgring, Todt non ha imposto questa dura legge come aveva fatto precedentemente a Zeltweg? Elementare, Watson: incombeva la sentenza Fia. Rifare il giochino del podio deciso al muretto box sarebbe equivalso a una clamorosa sfida ai vertici dell'automobilismo sportivo internazionale.

Mosley ed Ecclestone, sulla vicenda, si erano già espressi chiaramente. Todt e Montezemolo, che non sono degli sprovveduti, hanno preferito glissare. E la successiva sentenza ha dato loro ragione.

A Silverstone, tuttavia, si torna a fare i conti con le priorità aziendali. Schumacher deve vincere, per ribadire la sua granitica leadership nel mondiale; la Ferrari vuole l'en plein in classifica costruttori per allontanare ogni residua speranza radicata nel duopolio Williams-McLaren. Due obiettivi che escludono variabili romantiche.

Lo ha ammesso, nei giorni scorsi, anche Ross Brawn. Il direttore tecnico inglese ha confermato da Maranello che le rosse, nelle qualifiche per il Gp d'Inghilterra, monteranno una versione più spinta del V10. Uno steep di evoluzione che conferma la grande voglia Ferrari di chiudere alla svelta il capitolo mondiale 2002.

L'unica incognita arriva dal fronte inglese. Confermato che Schumacher sr non ama particolarmente Silverstone, dove ha vinto l'ultima volta nel 1998, Williams e McLaren tenteranno l'impossibile per conquistare il Gp di casa, sulla pista dove provano settimanalmente per centinaia di giri.

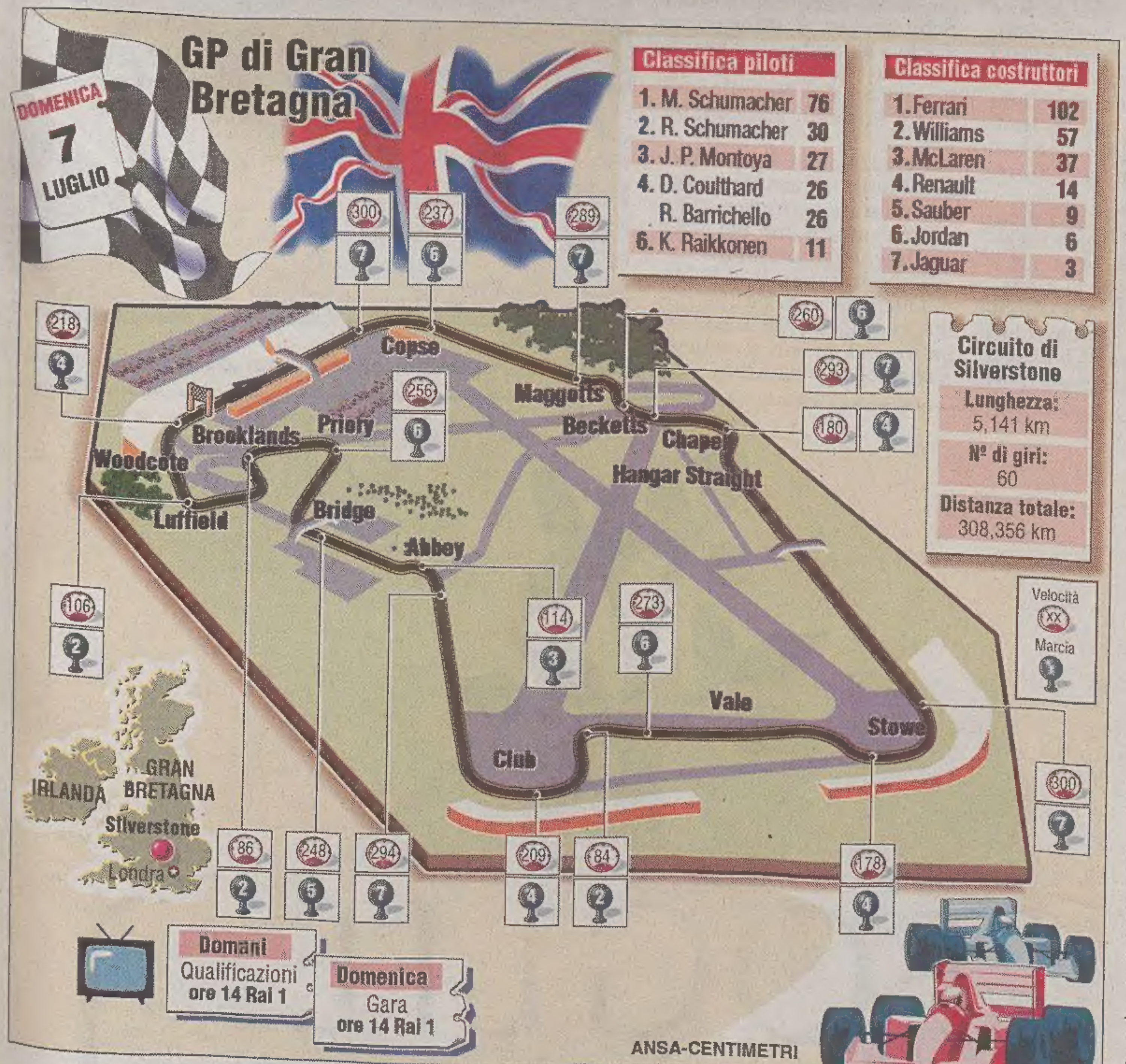
Frank Williams, vecchio istrione, in settimana ha tenuto contrattualmente sulla corda quel mastino di Juan Pablo Montoya. C'è il contratto da rinnovare, ma sir Frank prima di confermarlo vuole che il colombiano ribadisca in gara le performance eccezionali che per ora ha garantito soltanto in prova.

Sul fronte McLaren, tutto sembra dipendere dalla solidità del rinnovato motore Mercedes, finora autentico tallone d'Achille del team di Ron Dennis. Coulthard possiede un ottimo feeling con Silverstone, Raikkonen scalpita e vuole dimostrare che non serve allettare Hakkinen per un improbabile ritorno in pista. Lui crede di essere già un top driver, ed è un errore. E allora? Pochi dubbi, puntate sul rosso.

Solo secondo tempo (dietro a Barrichello) per Schumi che ieri è incorso in un testacoda.

IL CIRCUITO

Un tracciato che ha scritto la storia della F1



SILVERSTONE *Silverstone ha scritto la storia della Formula Uno, al pari di Monza e Montecarlo, unici circuiti che ancora resistono in calendario dalla prima edizione del mondiale. Mentre tuttavia sul toboga monegasco e sull'anello brianzolo le vetture da corsa sfrecciavano addirittura dagli anni Venti, l'aerodromo militare di Silverstone divenne un tracciato permanente solo al termine della Seconda Guerra Mondiale.*

Tant'è che il 13 maggio 1950, quando il campionato del mondo di Formula Uno ebbe inizio alla presenza del Re britannico Giorgio VI, il tracciato di Silverstone era soltanto alla sua seconda esperienza con le monoposto.

Memorabile dunque il successo di Nino Farina, futuro primo iridato della storia, ma a Silverstone pensa spesso anche la Ferrari, alla quale proprio qui, Gonzalez, regalò l'anno successivo il primo successo in un Gp. Interrompendo dall'immediato dopoguerra una serie di 27 vittorie consecutive dell'Alfa Romeo, tra gare titolate e non.

Col passare degli anni Silverstone ha saputo resistere allo sviluppo di Aintree (tracciato nei pressi di Liverpool sul quale si sono disputate quattro edizioni del Gp di Gran Bretagna tra il '55 e il '61) e al dualismo con Brands Hatch, con il quale si è alternato dal 1964 alla metà degli anni Ottanta.

Per quanto di origine scozzese, Clark è stato inimitato profeta in patria, aggiudicandosi la gara in ben cinque occasioni e su tutti e tre i già citati circuiti.

L'escalation di potenze e prestazioni ha costretto gli organizzatori a interrogarsi sul futuro di Silverstone, tenuto conto che la semplicità del disegno (quattro rettilinei uniti da curve velocissime tra le quali Stowe da affrontare in quinta a 240 orari) era divenuta sinonimo di altissime velocità.

Lo fecero dopo il multiplo incidente al via del 1973 e ancor di più dopo la pole siglata nell'85 da Rosberg a 257 di media.

«Ci sono ormai troppi punti nei quali è estremamente pericoloso uscire di pista» disse Prost in piena epoca Balestre e il circuito venne fatto oggetto di numerose modifiche tra le quali le più radicali datano 1991, con l'inserimento di chicane in prossimità dei curvoni e di un «complex» nella sua parte terminale.

Non prima però che gli inglesi si vedessero regalare dall'idolo locale Mansell (1987) una rimonta e un sorpasso da maestro, con la Williams-Honda ai danni del compagno-rivale Piquet.

Gian Paolo Grossi

PROVE LIBERE

Barrichello in forma strepitosa il più veloce davanti a Schumi

SILVERSTONE Jean Todt cambia versione. Stavolta il venerdì di prove libere non è «solito» bensì «strano». E poichè siamo a Silverstone, il circuito meno gradito a Michael Schumacher, ecco materializzarsi strani presentimenti. Le libere della decima prova del Mondiale, hanno infatti regalato un campionario di situazioni utili per la caccia alla pole di oggi e la corsa di domani. Punto primo: Rubens Barrichello è in forma strepitosa. Il brasiliano, ringalluzzito dal successo nel Gp d'Europa, è riuscito a migliorarsi finanche nella seconda ora di prove, sull'asfalto reso viscido dalla pioggia. La sua Ferrari ha fermato il cronometro a 1'31"452 (media di 202,363 km/h) precedendo il leader della classifica generale Michael Schumacher (1'31"881). Punto secondo: l'iridato tedesco continua a non amare questa pista.

Tant'è che in mattinata la sua sessione si era interrotta per via di un testacoda provocato proprio da una sua distrazione. E Schumi almeno lo ammette: «Sono stato frenato dal mio errore e dall'insolito spegnimento del motore. Mi spiace aver girato solo per un'ora però questa Ferrari mi lascia tranquillissimo e dunque fiducioso per la gara». Punto terzo: gli altri sono troppo distanti per definire probante il primo assaggio di Silverstone. La Jordan di Giancarlo Fisichella agguanta la terza piazza virtuale con un distacco di quasi due secondi da Barrichello e appena davanti alla Williams di Juan Pablo Montoya, che a sua volta precede la Jordan di Sato e la Bar di Villeneuve.

In ritardo le McLaren: settimo Raikkonen, dodicesimo Coulthard, appena sotto la Williams di Ralf. Da sottolineare che Montoya, anche lui in mattinata, rompeva il motore della sua monoposto. Non si sono fatte vedere le Arrows di Frentzen e Bernoldi, rimaste tristemente nei box in attesa di sapere se i suoi dirigenti riusciranno a evitare un probabile fallimento. «È un venerdì strano - commenta pensieroso Jean Todt - soprattutto per le cattive condizioni meteorologiche e per le insolite temperature».

Frattanto Luca Cordero di Montezemolo ha rinunciato a partecipare alla riunione della Gpwc che si teneva ieri pomeriggio in un albergo nei pressi di Silverstone. Il presidente della Ferrari fa parte del consiglio di amministrazione dell'Associazione di costruttori che sta preparando il campionato che dal 2008 dovrebbe prendere il posto dell'attuale Mondiale di Formula Uno. La riunione è stata indetta per presentare ai responsabili delle scuderie attualmente impegnate nel Mondiale di F1 le prospettive economico- finanziarie del nuovo campionato.

COMPLETAMENTE RINNOVATO
nuova esposizione su 2 livelli
Trieste • Via Baiamonti, 3 (parcheggio clienti) • Tel. 040.82.07.66
EDI MOBILI

FORMULA 1 WORLD CHAMPIONSHIP

GRAN PREMIO D'INGHILTERRA Coulthard: «In questo particolare momento è improbabile stare davanti alle Ferrari»

William e McLaren sperano nell'aria di casa

Montoya: «Dipende dalle gomme e speriamo che non piova, ma saremo comunque competitivi»

Montoya spera che non piova: «Qualche problema nelle parti lente del circuito, ma credo che saremo competitivi».

SILVERSTONE Questa volta si aggrappano... All'aria di casa. Williams e McLaren, visto l'andazzo, puntano a salvare la stagione centrando qualche successo isolato che renda meno amaro l'enorme distacco dalla Ferrari.

Ecco Silverstone, dunque, «il» Gran Premio per le squadre inglesi, che qui non possono fallire. Ma meglio fare affidamento sull'atmosfera amica piuttosto che sul tracciato, dove partono favoriti Schumi e Barrichello.

Fino a oggi (ed è difficile immaginare un'altra situazione simile) l'unico tracciato in grado di fare il miracolo è stato Montecarlo; la trappola monegasca ha relegato le Rosse dietro al tappo Coulthard, bravo a vincere sfruttando quell'occasione e oggi onesto nell'analisi dell'imminente Gp.

È un parere autorevole quello dello scozzese, primo a Silverstone nel '99 e nel 2000 (l'anno scorso toccò a Hakkinen completare la tripletta McLaren): «Penso proprio - le parole di David - che sia improbabile stare davanti alla Ferrari, in questo particolare momento è troppa la differenza di valori. In Formula Uno è impossibile modificare tanto le prestazioni nell'arco di quindici giorni. Per competere con la Ferrari bisogna attendere la prossima stagione».

Un giudizio chiaro, ma tutt'altro che una dichiarazione di resa: «Ciò non significa - prosegue Coulthard - che noi non possiamo ottenere qualche buon risultato, magari un'altra vittoria dopo Montecarlo; possibilità di successo saltano fuori spesso, chissà che anche Silverstone non riservi sorprese. In ogni caso, da qui alla fine del campionato, conto di tornare sul podio diverse volte».

A queste dichiarazioni fanno eco pensieri contrastanti in casa Williams; le novità aerodinamiche con cui si presenterà la Fw24 rendono ottimista Ralf, mentre più legate alla realtà paiono le dichiarazioni di Montoya.

«I risultati degli ultimi test svolti proprio a Silverstone - le parole di Schumacher junior - sono confortanti e anche negli ultimi Gran premi siamo andati forte. Il tracciato potrebbe crearci qualche problema soprattutto nelle parti lente, ma credo proprio che saremo competitivi«.

Piuttosto distante nel giudizio il suo compagno di team: »Per noi sarà dura - dice Montoya - anche se bisogna attendere il comportamento delle gomme, che per la Williams sarà di fondamentale importanza. Potremo avere qualche speranza, a patto che non piova; in quel caso penso non ci sarebbe molta storia. Conforta che l'anno scorso a Silverstone fossimo molto veloci, nonostante una qualifica insoddisfacente sia per me sia per Ralf. Certo vorrei rifarmi degli ultimi tre deludenti Gp, ma quella di domenica per noi resta una gara molto difficile».

m. m. n.

Team Arrows senza liquidi

SILVERSTONE Il rischio sembra scongiurato, eppure è stato concreto; la griglia di partenza di Silverstone avrebbe potuto essere più povera rispetto a quelle che l'hanno preceduta in questo 2002. La vicenda non è stata più di tanto pubblicizzata dai media, ma pare assodato che l'Arrows (ieri comunque rimasta ai box) sia stata concretamente vicina all'esclusione già dal Gp di Gran Bretagna per motivi economici. Il team arancionero versa in condizioni gravi in merito alla disponibilità di liquidi, tanto che la lista dei creditori (in primis i fornitori, tra cui in particolare il motorista Cosworth) è lunga e non tende a ridursi.

Significativo l'episodio risalente a un paio di settimane fa, quando la squadra ha pagato il noleggio di una pista per effettuare test con una tuta di Frentzen autografata. Questo stato di cose, insostenibile, è scoppiato quando si sono affacciati nuovi acquirenti per rilevare l'Arrows (oggi di Tom Walkinshaw) e i tribunali non hanno concesso la vendita per preservare i tanti creditori. Una soluzione pare all'orizzonte, anche se nella F1 dei grandi la possibilità di improvvisi «salti» resta possibile in ogni momento.

IL CASO

Arrivi «pilotati»: la Fia indice un referendum

Al Nürburgring, senza «sorpassi», vince Barrichello.

PARIGI Dopo lo «scandalo Ferrari», la Fia vuole capire cosa pensa il mondo della Formula Uno degli «ordini di scuderia»: ha perciò indetto un referendum tra tifosi e addetti ai lavori che, fino alla fine di agosto, potranno dire la loro.

La brutta figura fatta al Gran Premio d'Austria del 12 maggio, quando Rubens Barrichello negli ultimi metri si era lasciato superare da Michael Schumacher, obbedendo a un preciso ordine di scuderia, è costata alla Ferrari una multa di 1,02 milioni di euro.

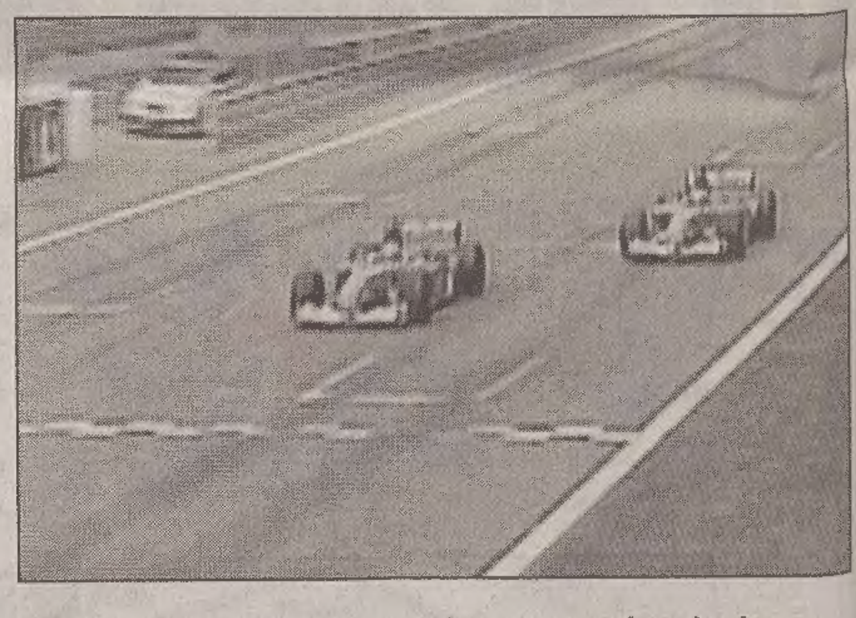
La vicenda ha sollevato un tale polverone che la Federazione internazionale dell'automobile ha deciso di non lasciarla cadere. E ieri ha annunciato l'avvio di una consultazione «globale», dai tifosi ai massimi dirigenti.

In un comunicato la Federazione dell'automobile ha anche reso noto «di aver istituito un gruppo di lavoro incaricato di studiare il problema e di elaborare una serie di linee direttive da applicarsi in futuro». «Nella stesura delle raccomandazioni finali», il gruppo di lavoro dovrà tener conto dei risultati della mega-consultazione.

Sentire il parere degli addetti ai lavori sarà relativamente semplice: i tifosi potranno invece dire la loro sulla pagina elettronica appositamente predisposta dalla Fia nel suo sito web ufficiale (www.fia.com) o inviando una E-mail all'indirizzo teamorders fia.com entro il prossimo primo settembre.

La vittoria di Schumacher a Zeltweg aveva scatenato una marea di polemiche, al punto che il Consiglio mondiale della Fia aveva convocato i due corridori della Ferrari per un esame del caso. Il procedimento si è concluso con l'assoluzione perchè obbedire a un'ordine di scuderia, in quel caso impartito per permettere a Schumacher di aumentare il suo vantaggio in classifica, non comporta alcuna violazione del regolamento e non è quindi sanzionabile.

Un'ammenda di un milione di euro (la metà sospesa per un anno) è invece stata comminata ai due per aver turbato il protocollo durante la premiazione, con Schumacher rimasto sul secondo gradino del podio per far salire sul primo il collega Rubens Barrichello.



L'arrivo «della polemica» a Zeltweg con Schumi primo.

NMANZ4x7

Chi non coglie l'occasione offerta dagli Speciali perde la grande opportunità di consolidare la sua immagine e promuovere le sue vendite.
Gli Speciali offrono il vantaggio di un'informazione a tema sempre aggiornata, dove la pubblicità del settore trova la sua giusta collocazione.
La contemporanea presenza di inserzionisti qualificati fornisce ai lettori un significativo panorama delle offerte del mercato. Chi non partecipa allo Speciale del suo settore non fa i propri interessi, perché lascia spazio ai concorrenti.

Non tagliarti fuori.
Fai pubblicità negli speciali
del tuo settore.

informazione di qualità,
pubblicità di successo

amc

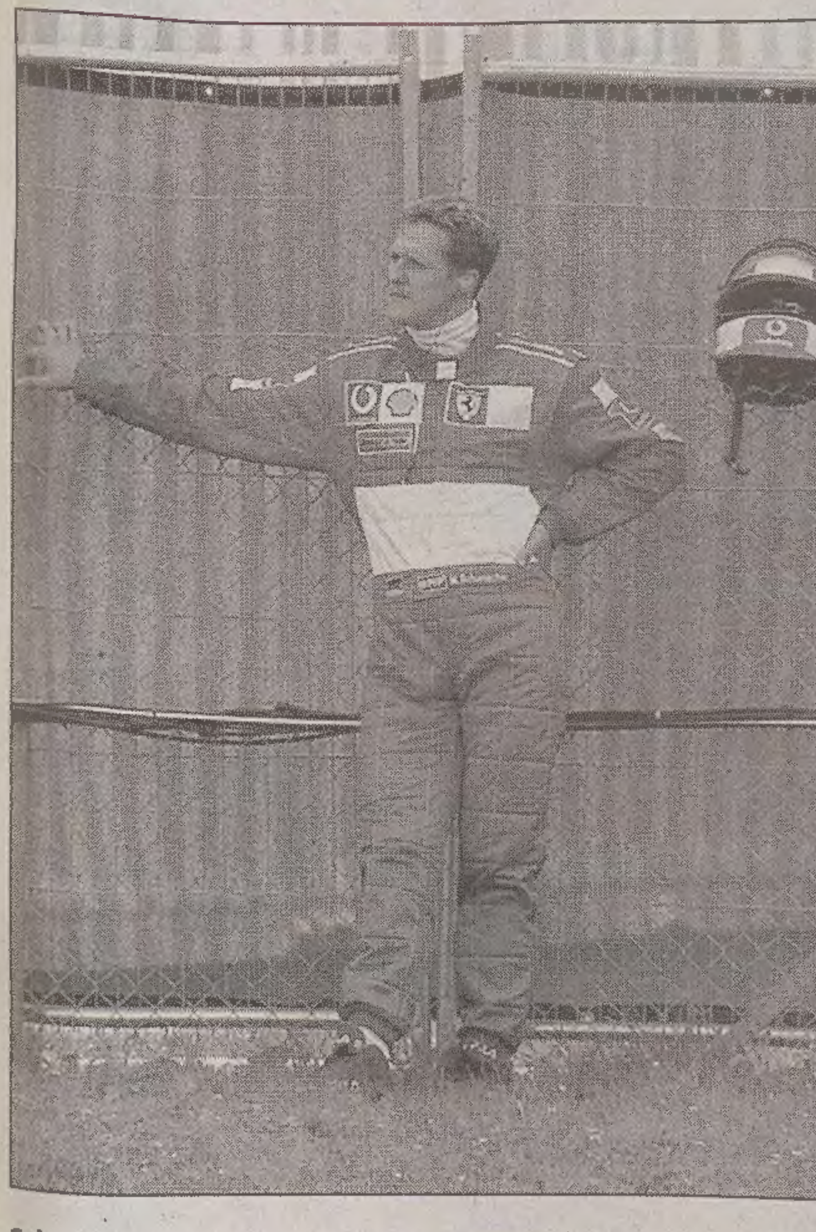
LE FOGLIE DEL CARSO
NONSOLORISTORANTE
UN POSTO INCANTEVOLE PER IL VOSTRO RELAX
ADATTO PER LE FESTE, CERIMONIE E BANCHETTI
TENNIS - SQUASH - VOLLEY - CALCETTO - SAUNA - PALESTRA
Nella splendida cornice
del carso triestino
GRIGLIATA IN GIARDINO
TREBICIANO 274 - TEL. 040.213515
(SULLA STRADA TRA OPICINA E BASOVIZZA)

FORMULA 1 WORLD CHAMPIONSHIP

GRAN PREMIO D'INGHILTERRA Con la loro classe e i mezzi superiori di quelli avversari hanno reso più prevedibili i pronostici di Formula Uno e MotoGp

Michael e Valentino hanno ucciso i mondiali

Per Schumi la F1 è l'unica attrazione, a Rossi non dispiacerebbe una vittoria del pilota colombiano



Schumi ha quasi eliminato la concorrenza dal mondiale 2002.

SILVERSTONE È soprattutto colpa loro se i Gran Premi sono diventati i più sonnacchiosi degli ultimi anni. Tanto da rivelarsi, allo spegnersi del semaforo, addirittura meno ardui da pronosticare di quanto non lo sia alla vigilia il vincitore del Festival di Sanremo. Schumi e il dottor Rossi, numeri uno in assoluto delle quattro e delle due ruote, personaggi catalizzatori di interessi di massa a tutte le latitudini, nel segno di vittorie che accompagnano pressoché ogni loro entrata in scena, non importa quale sia il palcoscenico.

Per la seconda stagione consecutiva si ritrovano il titolo in tasca a inizio estate, largamente ipotecato a suon di successi nelle prime gare dell'anno. Carenza di avversari, si dirà, ma quali rivali visti all'opera nel corso delle passate stagioni riuscirebbe a duellare contro questo Michael, questo Valentino e le imbattibili armi (Ferrari e Honda) sulle quali gareggiano? Dominatori agli antipodi se messi a confronto tra loro, due modi diversi di concepire la vita e il paddock, uniti da una concretezza in pista che trova eguali solo nella grande concentrazione con cui perseguono l'unico obiettivo che li placa: la vittoria.

Di Schumi stupisce, dopo dodici anni di logorante F1, l'assoluta freschezza di stimoli e la dedizione quasi maniacale con le quali persegue in ogni condizione il gradino più alto del podio. Non è un mostro di simpatia, nemmeno un campione di comunicativa e in passato ha compiuto gaffe memorabili anche se proprio da quegli episodi ha imparato a essere più riflessivo e diplomatico. Di Valentino non ha mai espresso pubblici giudizi: troppo impegnato a considerare il mondo della F1 come l'unica vera attrazione del motorismo internazionale.

«The Doctor» invece non ha mai fatto mistero della propria antipatia per l'asso tedesco parteggiando apertamente prima per Villeneuve e poi per Hakkinen. Da un po' se ne sta zitto, ma se Montoya piazzasse una zampata vincente a Rossi non dispiacerebbe. Del resto, con la sua solita vena canzonatoria, mai banale, Valentino nel dopogara spara spesso nel mucchio. Obiettivo Biaggi, più volte colpito e affondato.

Egemonie a confronto. Inossidabile negli anni e quanto mai attuale quella di Schumacher in F1, impossibile da scalfire e destinata a chissà quale futuro quella di Valentino Rossi nella neonata classe MotoGp. La parola dunque ai numeri, che come ama ricordare sulla propria tuta il centauro di Tavullia sono inconfutabilmente «fatti e non pug...».

Valentino ha dominato quest'anno in sella alla Honda quattro tempi ben sei dei sette Gran Premi sin qui disputati lasciando la sola gara di Welkom al compagno di squadra Ukawa, peraltro per un errore in frenata commesso all'ultimo giro, che lo ha relegato al secondo posto. Contando anche le vittorie collezionate sul finire della scorsa stagione con la Honda nella classe 500 Valentino ha vinto dieci delle ultime undici gare, mentre prendendo come punto di partenza l'inizio del 2001 si è aggiudicato diciassette successi nelle ultime ventitrè gare della classe regina, a cui vanno aggiunte peraltro le precedenti ventotto vittorie nelle stagioni disputate (dal '96 al '99) con le classi 125 e 250. Da segnalare che dal debutto nel motomondiale (1996) a Valentino è sempre servito, in tutte e tre le cilindrate, un anno di apprendistato prima di conquistare il titolo iridato nella stagione successiva; considerando la MotoGp come la naturale evoluzione della 500 quello di quest'anno sarà con ogni probabilità per Valentino il primo bis della propria scintillante carriera.

All'età del dottor Rossi, Michael Schumacher aveva invece appena imboccato la seconda stagione di F1, era ancora a secco di trionfi (il primo dei 59 sin qui ottenuti arriverà nel Gp del Belgio '92) e ovviamente di corone mondiali. Con i sei successi di quest'anno sono ventiquattro le vittorie negli ultimi quarantatrè Gp, ovvero dall'inizio del 2000. Ovviamente è il pilota più vittorioso della storia in quanto a gare, ma a fine stagione eguaglierà anche Fangio nel numero dei titoli.

Per Valentino Rossi, invece, la strada che porta ad Agostini e a Doohan è ancora lunga.

Gian Paolo Grossi

Valentino ha antipatia per Schumi e sogna una sua sconfitta.

CRITICHE

Secondo il rivale, negli anni Cinquanta, dell'argentino, «né Coulthard né Button saranno mai in grado di vincere un titolo»

Moss: «Schumacher è meno bravo di Fangio»

Le classifiche di F1

Mondiale piloti	
1. M. Schumacher (Ger)	76
2. R. Schumacher (Ger)	30
3. J. P. Montoya (Col)	27
4. D. Coulthard (Gbr)	26
R. Barrichello (Bra)	26
6. K. Raikkonen (Fin)	11

Mondiale costruttori	
1. Ferrari	102
2. Williams	57
3. McLaren	37
4. Renault	14
5. Sauber	9
6. Jordan	6
7. Jaguar	3

ANSA-CENTIMETRI

SILVERSTONE «Michael Schumacher potrà anche eguagliare Juan Manuel Fangio vincendo cinque titoli mondiali ma non raggiungerà mai la sua bravura». È l'opinione dell'ex campione di Formula Uno, Stirling Moss, grande rivale dell'argentino negli anni '50.

In un'intervista rilasciata al giornale Evening Standard Moss, che non ha mai vinto il titolo iridato, ha dichiarato che a suo avviso «Schumacher non è un grande. Sicuramente non è migliore di Jim Clark o Ayrton Senna».

«Michael è molto bravo ma compie ancora degli errori - ha aggiunto - come quello che, ad esempio, fece al Nürburgring. Fangio non ne ha mai commesso uno. Ha avuto un solo incidente nella sua carriera ma non fu per colpa sua».

Moss ha comunque sottolineato che ora come ora il tedesco non ha rivali: «Oggi è sicuramente il migliore di tutti. E se continuerà a guidare una macchina buona come l'attuale Ferrari non avrà mai un concorrente alla sua altezza». L'ex campione britannico ritiene Fangio superiore a Schumacher anche sotto il profilo relazionale: «L'argentino non aveva nemici, era un gentiluomo anche in gara. Michael, invece, qualche volta ha fatto dei giochini un po' sporchi. Io, a esempio, lo condanno in pieno per l'episodio in Austria (quando vinse superando sul traguardo Barrichello, ndr)».

Moss ha chiuso l'intervista dicendo di non vedere campioni britannici in grado di vincere il titolo, per ora: «David Coulthard non lo conquisterà mai. È veloce ma questo non basta per laurearsi campioni. E lo stesso dicasi per Jenson Button».

E Michael Schumacher potrebbe ritirarsi al termine della stagione in corso. A sostenerlo è l'ex campione del mondo Damon Hill, citato dal Sun. Il ferrarista, afferma Hill, a sua volta campione del mondo '96, starebbe meditando l'addio alle corse dopo aver eguagliato il record, detenuto da Juan Manuel Fangio, di cinque titoli iridati.

Michael Schumacher

Juan Manuel Fangio

«Ho studiato il suo comportamento molto da vicino e penso che alla fine della stagione Michael si ritirerà», ha detto Hill, aggiungendo: «Schumi è sempre stato più veloce del suo compagno di squadra, ma adesso Barrichello è molto più competitivo e, nella stagione in corso, potrebbe anche diventare più veloce di lui. Sono sicuro che Schumacher non vorrà continuare a rischiare la vita se improvvisamente il suo compagno di squadra comincerà a batterlo: lo si capisce anche dai suoi gesti e dalle sue espressioni». Ma, a detta di Hill, ci sarebbero anche altri buoni motivi per un ritiro di Schumacher dalle corse: «Ha una moglie, dei figli piccoli, nessun problema economico e più nulla da dimostrare».

«Il campione tedesco talora è incorso in giochini un po' sporchi»

RENAULT Mégane Station Wagon

- climatizzatore
- ABS con EBV (ripartitore elettronico di frenata)
- AFE (sistema di assistenza alla frenata di emergenza)
- airbag conducente e passeggero
- airbag laterali testa-torace
- servosterzo
- fari fendinebbia
- chiusura centralizzata con telecomando
- disponibile in 4 motorizzazioni: 1.4 16V (95 CV), 1.6 16V (110 CV), 1.9 DTI (80 CV), 1.9 DCI (105CV).

*Offerta valida fino al 31 luglio

Renault Mégane Station Wagon
1.4 16V Air a € 12.350,00*
o la paghi dopo le vacanze*

Formule analoghe valide su tutta la gamma

Rate da € 262,71. Esempio di finanziamento: Renault Megane SW Air 1.4 16v € 14.870,00, Iva inclusa ed IPT esclusa; acconto di € 100 escluso IPT, importo massimo finanziato € 14.300,00, 60 rate da € 262,71, T.A.N. 3,90%, T.A.E.G. 3,39%. Spese apertura pratica € 140,00. Imposta di bollo €10,33 salvo approvazione RNC. È una nostra iniziativa valida fino al 31/5/2002

È un'iniziativa delle Concessionarie Renault:

DAGRI Via Flavia, 118 - Trieste - Tel. 040 281212 - www.dagri.it

NUOVO ORARIO NON STOP LUNEDI - VENERDI 9.00 - 19.00 / SABATO 9.00 - 12.30 15.00 - 19.00

ONE
International Talent Support
I T S

presentato da DIESEL FOR SUCCESSFUL LIVING

golden partner LYCRA

partner PlayStation

sponsor ALBACOM

con il patrocinio di COMUNE DI TRIESTE

supportato da evian, illy, IntesaBci, L'ORÉAL PARIS STUDIO, lomography, NETICS NEW MEDIA SOLUTIONS

creato e organizzato da EVE

E' un concorso internazionale per studenti di fashion design e fashion designers appena diplomati provenienti da tutto il mondo

E' un momento di interscambio e confronto: differenti modi di sentire ed interpretare la moda si incontrano sulla stessa passerella

E' una zona di liberazione creativa da superficialità, omologazione e povertà intellettuale

E' un'opportunità per nuovi talenti di vincere premi per più di 30000 euro, una collezione prodotta e lanciata, e visibilità internazionale promossa da partners di eccezionale livello

E' a Trieste

E' il 13 luglio,
al Castello di S. Giusto

E' uno solo: ITS#ONE

ONE

ITS#ONE International Talent Support
Un concorso internazionale di fashion design

sabato 13 luglio ore 21 Trieste, Castello di S. Giusto

per informazioni e prenotazioni 040 368343 - www.itsweb.org